



Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

Petra Eklund Åhlström
petra.eklund.ahlstrom@akeri.se

John Woxström
070-936 07 99
john.woxstrom@akeri.se

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER DS 2021:28, ANSVARSFRÅGAN VID AUTOMATISERAD KÖRNING SAMT NYA REGLER I SYFTE ATT FRÄMJA EN ÖKAD ANVÄNDNING AV GEOSTAKET

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 100 medlemsföretag som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning om automatiserad körning

- Sveriges Åkeriföretag anser att utvecklingen av automatiserad och uppkopplad mobilitet bland annat kräver en tydlig och genomtänkt fördelning av ansvarsfrågan
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är synnerligen viktigt att balansen mellan olika ansvarssubjekt i ett kommersiellt förhållande inte försämras, det gäller

exempelvis rätten till data, inklusive bild, rörlig film med mera som lagras i eller i anslutning till automatiserade fordon

- Sveriges Åkeriföretag anser att modellen med förare i beredskap enbart ska vara aktuell för automatiseringsnivå 3, för högre nivåer krävs ytterligare överväganden
- Sveriges Åkeriföretag anser att det kan uppstå gränsdragningsproblematik när en förare i beredskap ska ”ta över” ett fordon, till exempel när en olycka inträffar i samband med övergången till manuell körning eller när en förare får kännedom om att ett fordon har allvarliga säkerhetsbrister som gör att det överträder trafikregler
- Sveriges Åkeriföretag anser att Sverige noggrant bör studera de regelverk om föraransvar som redan är introducerade i olika delstater i USA, i Australien och i Japan
- Sveriges Åkeriföretag anser att det ansvar som anges i 5 kap. 1 § med en sanktionsavgift som ska tas ut av fordonets ägare om fordonet under automatiserad körning inte följer vissa bestämmelser, tydligt måste definieras liksom när det ska anses att sanktionsavgift inte ska tas ut om överträdelsen beror på ett fel i det automatiserade körsystemet utanför ägarens kontroll
- Sveriges Åkeriföretag anser att det ska anses vara självklart att tillverkaren ska vilja ta ansvar för sin produkt och ställa alla nödvändiga data till förfogande vid en utredning av omständigheterna till en olycka eller tillbud, i annat fall ska tillverkaren kunna påföras en sanktionsavgift
- Sveriges Åkeriföretag anser den data som ska lagras måste vara så komplett och tillgänglig, ett ansvar som måste ligga på tillverkaren, så att det går att

utreda omständigheterna av en olycka eller tillbud

Sammanfattning om ökad användning av geostaket

- Sveriges Åkeriföretag ser positiva möjligheter med geostaket, särskilt som promemorian uttryckligen anger att det ska kunna finnas möjligheter till att utöka tillträdet för både lätta och tunga lastbilar till områden där geostakettillämpningar kan komma att användas
- Sveriges Åkeriföretag anser att även för geostakettillämpningar är trafiksäkerhet extremt viktigt
- Sveriges Åkeriföretag anser att geostakettillämpningar är mycket lämpliga att använda sig av vid så kallade dispenstransporter
- Sveriges Åkeriföretag ställer sig frågande till påstående om geostakettillämpningar för att förhindra terrordåd
- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker fortsatta försök för att kunna utveckla ytterligare tillämpningar av geostaket för att skifta fordons framdrivnings-system men att hänsyn bör tas så att fordon inte fastnar inom zonen
- Sveriges Åkeriföretag anser att det inte finns någon styrkt relation mellan en lägre hastighet och ökad fyllnadsgrad

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet i

form av promemoria med författningsförslag. Kommentererna och synpunkterna kommer att följa den numrering av avsnitt som finns i promemorian.

Avsnittet om ansvarsfördelning vid automatiserad kröning

Den delen av uppdraget som rör ansvarsfrågor vid automatiserad körning handlar om att utveckla och anpassa förslagen i SOU 2018:16, och som remitterats genom N2018/01630/MRT, mot bakgrund av remissinstansernas synpunkter och den internationella utvecklingen. Sveriges Åkeriföretags svar i denna del kommer därför väsentligen att bygga vidare på vårt remissvar i förhållande till ovannämnda SOU.

Generella synpunkter

Sveriges Åkeriföretag välkomnar en utveckling som förändrar hur vi förflyttar oss, transporterar gods, hur fordons används mer effektivt, säljs och ägs som i slutändan positivt påverkar trafiksäkerhet, miljö och transportföretagens möjligheter att effektivt utföra transporter. Utveckling av automatiserad och uppkopplad rörlighet kräver bland annat en tydlig och genomtänkt fördelning av ansvarsfrågan. Med anledningen av den snabba teknikutvecklingen är det dock mycket svårt att i alla delar förutsäga hur ett regelverk på bästa sätt ska täcka in och fördela ansvaret för aktuell trafik. Föreliggande förslag bygger på ett befintligt ansvarssystem som anpassats till ny teknik och nya begrepp. Sannolikt kommer även regelverken för fordonstrafiken att i takt med teknikutvecklingen behöva utformas som internationella regelverk med förebild från andra teknikintensiva näringar, till exempel luftfarten.

Den yrkesmässiga trafiken kan av naturliga skäl komma att ställa ytterligare krav på de fordon som där kan komma att föras såväl automatiserat som manuellt och därigenom säkerligen också skapa andra utmaningar avseende ansvarsfördelningen än vad en konsument gör. Inte minst är det ekonomiska ansvaret mellan tillverkare och ägare, när dessa är näringsidkare och olika personer, beroende av hur framtidens affärsmodeller och försäkringsskydd kommer att te sig. Tydligt är dock att det är viktigt att bibehålla balansen även i

dessa relationer då styrkeförhållandet mellan olika ansvarssubjekt kan vara väldigt ojämnt. Detta blir särskilt viktigt att ta ställning till när det gäller rätten till data, inklusive bild, rörlig film med mera som lagras i eller i anslutning till ett automatiserat fordon. Rätten till data har ju fler dimensioner såsom konkurrens men i detta aktuella sammanhang finns ju även en risk att ansvarsfördelning blir en annan än som har varit avsikten om svårigheter uppstår att bevisa sin oskuld, även om det primärt skulle gälla en administrativ pålaga. Sveriges Åkeriföretag har utvecklat resonemanget under ägaransvaret.

Kommentarer till promemorians författningsförslag

Förslag till lag (2019:000) om automatiserad fordonstrafik

I 2 kap. 1 § anges att automatiserade fordon under automatiserad körning som huvudregel ska ha en förare i beredskap och att denne ska ha behörighet att framföra fordonet enligt körkortslagens bestämmelser. Förare i beredskap är den som aktiverar automatiserad körning eller som tar över den uppgiften för ett fordon, där sådan drift är aktiverad. Uppgiften som förare i beredskap kvarstår till dess att automatiserad körning inaktiveras eller till dess att uppgiften övertas av annan. Förslaget synes utgå ifrån att förare i beredskap ska gälla för alla nivåer av automatisering. Sveriges Åkeriföretag anser däremot att det enbart ska gälla nivå 3. Sveriges Åkeriföretag tar för närvarande inte ställning till förare i beredskap för högre nivåer. För högre nivåer, över nivå 3, krävs ytterligare överväganden.

Så som Sveriges Åkeriföretag har framfört i remissvar den 31 augusti 2018 avseende SOU 2018:16, så kommer den tekniska utvecklingen att ske snabbt och olika lösningar och typgodkännande kommer att antas, prövas och förkastats och det är därför även positivt att det i förslaget till 3 § ges möjlighet att delegera till regeringen att meddela ytterligare föreskrifter vilket kommer att fånga upp utvecklingen som sker på området. På sikt bör det även finnas möjlighet att utveckla förarutbildningen då ett handhavande av ett helt eller delvis automatiserat fordon rimligen torde ställa andra krav på föraren än som gäller för ett enbart manuellt.

I 4 § lämnas den centrala bestämmelsen att förare i beredskap som utgångspunkt inte är ansvarig för den körning som sker under automatiserad körning.

Bestämmelsen innebär att föraren inte är ansvarig för fordonets överträdelse av trafikregler såtillvida föraren inte påverkar det automatiserade körsystemet på sådant sätt som får betydelse för körarbetet.

I 5 § föreslås vidare att en förare i beredskap utan dröjsmål ska ta över kontrollen över körningen och föra fordonet manuellt om det automatiserade körsystemet begär det. I 8 § anges att en förare som uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att överta körningen kan dömas till ansvar.

Sveriges Åkeriföretag anser att det här kan uppstå gränsdragningsproblematik till exempel när en olycka inträffar i samband med övergången till manuell körning eller när en förare får kännedom om att ett fordon har allvarliga säkerhetsbrister som gör att det överträder trafikregler. Så långt det är möjligt anser Sveriges Åkeriföretag att det är nödvändigt tydligt klarlägga gränserna mellan olika ansvar.

Om rollen som förare i beredskap kräver att denne ska vara beredd att utan dröjsmål ta över körningen om det automatiserade körsystemet begär det, så kan det vara svårt att se var gränsen för ”utan dröjsmål” går. Den längsta tid som är acceptabel behöver definieras, redan innan olyckor sker. En metastudie¹ av 25 studier indikerar att total TakeOverRequest-LeadTime omfattar runt 6,37 +/- 5,36 sekunder, dvs uppemot 11–12 sekunder eller mer för vissa förare.

I 6 § anges att en förare i beredskap under automatiserad körning under vissa omständigheter får ägna sig åt annat än att övervaka körningen, så kallade sekundära aktiviteter.

Sveriges Åkeriföretag anser att Sverige särskilt noggrant bör studera de regelverk om föraransvar som redan är introducerade i olika delstater i USA, se sidan 123 f, som är på gång att introduceras i Australien, sidan 130 f, samt även bör ta intryck av den nya lagstiftningen som nyligen har introducerats i Japan, se sidan 131 f,

¹ Uppsats av professor Neville Stanton [‘Takeover Time in Highly Automated Vehicles: Noncritical Transitions to and From Manual Control’](#), Internet 2021-12-13.

om just föraransvar och gränsdragningar gentemot till exempel tillverkaren, samtliga gjorda sidhänvisningar avser promemorian.

I 7 § föreskrivs ett ägaransvar som är utformat så att under automatiserad körning är fordonets ägare ansvarig för att fordonet följer utpekade bestämmelser i trafikförordningen. I 5 kap. 1 § föreslås att en sanktionsavgift ska tas ut av fordonets ägare om fordonet under automatiserad körning inte följer dessa bestämmelser. Detta ska dock inte gälla om överträdelsen beror på ett fel i det automatiserade körsystemet utanför ägarens kontroll.

I promemorian framhålls att syftet med att ägaren får ikläda sig ett ansvar för överträdelser av trafikregler under automatiserad körning i första hand är samma som vid manuell, det vill säga att motverka regelöverträdelser och främja trafiksäkerhet. I promemorian framhålls vidare att det i dagsläget är svårt att veta i vilken omfattning det kommer att ske avvikelser av trafikregler och vad dessa i så fall kommer att bero av. Promemorian ger olika tänka bara skäl till överträdelser där olika ansvarssubjekt ”begår” överträdelsen till exempelvis fortkörning som kan tänkas komma att bero på bristfällig eller övertäckt hastighetsskylt (annan), brist i programmering av mjukvaran (tillverkaren), felaktig eller ingen uppdatering av systemet (ägaren).

I promemorian föreslås som anges ovan att sanktionsavgift ska tas ut av fordonets ägare om fordonet inte följer relevanta bestämmelser i trafikförordningen. Ansvaret blir då strikt. I det fall den objektiva överträdelsen beror på en felprogrammering i körsystemets mjukvara saknas grund för att säga att felet skulle bero på något förhållande på ägarens sida. Det ska vid sådant fel inte finnas presumtion för ägarens skuld. Vidare anges att när felet istället har med skick, skötsel och underhåll att göra förhåller det sig annorlunda. Felat kan då presumeras bero på ägaren och motivera ett strikt ansvar.

Sveriges Åkeriföretag anser att det typiskt sett inte behöver vara ägaren som är ansvarig i ovan uppräknade situationer. Det kan även finnas exempel där en serviceverkstad felaktigt, eller kanske rent av inte alls, uppdaterar en programvara

som fordonet använder sig av vid brukandet av det. Det är då inte rimligt att lägga detta ansvar på just ägaren.

Sveriges Åkeriföretag hänvisar här till sitt tidigare remissvar och önskar tillägga följande. Då utredningen tagit bort presumptionen för ägarens ansvar vid så kallade mjukvarufel som inte är att hänföra till ägaren, så kvarstår ändå att syftet anges vara att utredningen önskat skapa ett system som effektivt kan hantera avvikelser i ett automatiserat körsystem som medför överträdelser av trafikregler och riskerar trafiksäkerheten. Syftet med systemet anges i första hand vara att upptäckta fel så fort som möjligt så att de kan åtgärdas. Sveriges Åkeriföretag instämmer att detta är väsentligt och viktigt. Fråga är dock om att sanktionera ägaren är ett effektivt sätt att uppnå det?

Sveriges Åkeriföretag anser att den prövning som Transportstyrelsen måste göra enligt ovan riskerar att vare sig bli schablonmässig eller okomplicerad, så som bör vara utmärkande för ett väl fungerande sanktionssystem. Dessutom finns risk beroende på hur tillgången till data regleras att det uppstår svårigheter för ägaren att bemöta ansvar för en överträdelse.

Sveriges Åkeriföretag anser att det ska vara självklart att tillverkaren ska vilja ta ansvar för sin produkt och ställa alla nödvändiga data till förfogande vid en utredning av omständigheter kring en olycka eller tillbud. För det fall att tillverkaren inte skulle ta sitt ansvar bör en sanktionsavgift kunna påföras tillverkaren. Det ska även tilläggas att tillverkaren är den som har bäst förutsättningar att kunna bidra med relevant kunskap vid en sådan utredning och därmed ta sitt ansvar för sin produkt. Sker det en överträdelse som visar sig bero på tillverkaren, ska denna för detta kunna påföras en sanktionsavgift.

I förslag till lag om automatiserad körning, 3 kap. behandlas frågan om uppgifter och datalagring. Sveriges Åkeriföretag anser att det måste ställas krav på att de uppgifterna och hur datan lagras måste vara så komplett och tillgänglig att det ska gå att utreda omständigheter kring en olycka eller ett tillbud. Detta ansvar måste ligga på tillverkaren.

Redan det faktum att det i utredning framhålls att det finns goda incitament från tillverkaren att medverka i utredning kring överträdelser för att kunna ta ansvar för sin produkt gör att Sveriges Åkeriföretag vidhåller att tillverkaren borde ha bäst förutsättningar att hantera ansvaret för överträdelser i ett automatiserat körsystem och därmed bidra till syftet med regleringen. Sveriges Åkeriföretag menar att *tillverkarens* presumtion för en överträdelse skulle kunna brytas om det kan styrkas att ägaren eller annan istället har brustit i sitt ansvar att underhålla och hålla fordonet i lagenligt skick.

Vad gäller fel i det automatiserade körsystemet så skulle det kunna införas en rapporteringsskyldighet för upptäckter av vissa brister i systemet för att ytterligare säkerställa trafiksäkerheten. Rimligtvis ska det automatiska körsystemet signalera att något är fel och den som då får denna signal ska då vara rapporteringsskyldig.

Sveriges Åkeriföretag anser att då ett administrativt sanktionssystem har straffrättslig karaktär så borde ansvarssubjektet var den som har mest möjlighet att påverka och förhindra en överträdelse och dessutom möjliggöra att syftet med regleringen uppnås. Sveriges Åkeriföretag ansluter sig därför till de remissinstanser som tidigare uttryckt att tillverkarens ansvar framstår som mer begränsat än vad som är önskvärt.

När det gäller övrigt kring fördelning av frågor om ekonomiskt ansvar är det svårt att ha en uppfattning kring relevanta regleringar då affärsmodeller och avtal sannolikt kommer förändras mycket i framtiden. Dock är det viktigt att inte underskatta betydelsen av rätt ansvarssubjekt, rätt till data och datalagringsregler när det gäller incitament till utveckling, ägande och just affärsmodeller.

Sveriges Åkeriföretag instämmer därför med utredningen att det är viktigt att lagstiftaren noga följer utvecklingen framöver och återkommer vid behov till det ekonomiska ansvaret.

Slutligen vill Sveriges Åkeriföretag betona vikten av att lagstiftaren tar i beaktande den yrkesmässiga trafikens roll och möjliggör en positiv utveckling där

trafiksäkerhet, rätt till data, miljö, teknik, nya affärsmodeller inte hindras utan istället ges tillfälle att växa.

Sveriges Åkeriföretag avvaktar även kommande beskrivning och analys av behandling av personuppgifter som kan komma ifråga med anledningen av förslagen.

Sveriges Åkeriföretag vidhåller och hänvisar i övrigt till sitt remissvar av den 31 augusti 2018 avseende SOU 2018:16.

Avsnitten om geostakettillämpningar

Sveriges Åkeriföretag ser positiva möjligheter med geostaket, särskilt som promemorian uttryckligen anger att det ska kunna finnas möjligheter till att utöka tillträdet för både lätta och tunga lastbilar till områden där geostakettillämpningar kan komma att användas. Det gäller områden där kommuner genom lokala trafikföreskrifter generellt för godsfordon har begränsat deras tillträde till vissa områden, typiskt sett i städers innerstadskärnor. Dessa begränsningar kan, som promemorian nämner – avsnitt 12.3.2 – vara beroende på tidpunkter på dygnet för tillträde men även när det gäller fordonens storlek genom längdbestämmelser samt vilket drivmedel eller framdrivningssystem som fordonen använder.

Sveriges Åkeriföretag anser att det är positivt om det utvecklas rutiner för att skapa processer och rutiner för att rationalisera produktion och förvaltning av NVBD.

Sveriges Åkeriföretag anser att trafiksäkerhet är en extremt viktig fråga när det gäller framförande av fordon, oavsett om det sker på dagens manuella sätt, genom system för automatiserad körning eller genom geostakettillämpningar. Sveriges Åkeriföretag beklagar att vissa trafikantgrupper, till exempel vissa cyklister och fotgängare, visar en total avsaknad av förmågan att tillämpa och förstå att om man följer trafikreglerna, så minskar man risken för att själv skadas eller skadas svårt, detta oavsett vem som slutligt anses vållande till olyckan. Trafikförordningen är uppbyggd med en systematik som enbart ger samtliga trafikanter skyldigheter. Genom att utöka möjligheterna till geostakettillämpningar, får det inte uppstå

några som helst tveksamheter för oskyddade trafikanter att både lätta och tunga lastbilar kan komma att framföras i områden, eller under tidsperioder eller på sätt som oskyddade trafikanter inte kan föreställa sig men som alltså ändå kan komma att vara tillåtna. Därför är frågan om ansvar vid framförandet av fordon med stöd av geostakettillämpningar synnerligen viktig.

Geostakettillämpningar är vidare mycket lämpliga att använda sig av vid dispenstransporter, alltså transporter där tyngre och/eller längre och/eller bredare fordon eller fordonskombinationer används. Det gör att väghållaren kan släppa in fordon i en viss zon där dispens har medgivits medan fordon som inte har fått detta medgivande, inte kommer att kunna få tillträde till denna zon. Vidare öppnar det upp för att väghållaren skulle kunna få återrapporter av hur en dispenstransport verkligen har genomförts, och har allting skett enligt givna villkor så bör en motsvarande transport senare kunna beviljas på ett snabbt och obyråkratiskt sätt. Har däremot transportören brutit mot dispensvillkoren, så bör väghållaren kunna utöva viss restriktivitet med att bevilja ytterligare dispenser. För närmare resonemang kring geostaket och dispenstransporter hänvisar Sveriges Åkeriföretag till rapporten Digitala system Mobilitet och system 2021:[90] från RISE som man når via följande länk:

<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1600861/FULLTEXT01.pdf>

När det gäller geostaket och att förhindra terroråd så ställer sig Sveriges Åkeriföretag frågande inför hur det skulle kunna ske. Geostakettillämpningar är mer verkningsfulla nu i ett inledande skede genom att skapa tillträde till områden eller zoner där fordon egentligen inte får lov att köra, men att förhindra terroråd är mer tveksamt då det förutsätter att samtliga fordon utrustas med utrustning för geostakettillämpningar. I till exempel London utfördes terroråd med lätta fordon som kördes in i folksamlingar. För att då förhindra terroråd av den typen på ett effektivt sätt kräver det att samtliga fordon som rör sig i trafiken utrustas för geostakettillämpningar.

Sveriges Åkeriföretag har inte något att erinra mot att försök med geostakettillämpningar som att till exempel låta fordon få tillträde in i

innerstadskärnor under nattetid. Vidare att se till att hybridfordon automatiskt byter drivsystem till ett elektriskt för tillträde till en viss zon. Det finns dock reservationen att ett fordon inte får bli strandsatt i zonen om batteriet skulle förlora så mycket kraft att fordonet inte självt kan fortsätta sin färd. Här rekommenderar Sveriges Åkeriföretag att man närmare studerar det försök som pågår i Turin och Rotterdam för att se hur detta problem kan komma att lösas.

Sveriges Åkeriföretag ifrågasätter det påstående som framförs på sidan 284 i promemorian om att lägre hastigheter skulle kunna öka fyllnadsgraden då lägre hastigheter påstås öka vägen bärighet. Det finns inga sådana samband, och den hänvisningen som görs i not 181 är ofullständig så det går inte att verifiera detta påstående. En vetenskaplig rapport på området är däremot 'Effect of truck speed on the response of flexible pavement systems to traffic loading'². Den visar att vägytans deflektion ökar exponentiellt när tunga lastbilars hastighet sänks till under 30 km/tim, samt att ökning av hastigheten till över 40 km/tim ger marginellt minskad deflektion. För övrigt är kopplingen till begreppet fyllnadsgrad synnerligen oklar.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Infrastrukturdepartementets förfogande i det fortsatta arbetet med regelgivning som berör företagandet och utvecklingen inom den yrkesmässiga transportsektorn för godstransporter på väg samt i andra angränsande rättsområden.



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef

² <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10298436.2020.1797733>